


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des problèmes douaniers  
 intéressant les transports**
**130<sup>e</sup> session**

Genève, 7-10 février 2012

Point 10 b) i) de l'ordre du jour provisoire

**Convention douanière relative au transport international  
 de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975):  
 Révision de la Convention – Préparation de la phase III  
 du processus de révision TIR**
**Rapport du Groupe spécial informel d'experts des aspects  
 théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR  
 sur sa dix-neuvième session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	3	3
III. Progrès des technologies de l'information et de la communication dans le cadre du régime TIR (point 2 de l'ordre du jour).....	4–6	3
IV. Modèle de référence du régime TIR (point 3 de l'ordre du jour).....	7–12	4
A. Contributions du réseau de points de contact eTIR.....	7	4
B. Modèle de référence eTIR (version 3.0).....	8–10	4
C. Chapitre 4 – Conception.....	11–12	5
V. Incidences financières de la mise en œuvre du projet eTIR au niveau international (point 4 de l'ordre du jour).....	13–14	5
VI. Le système eTIR dans un environnement à guichet unique (point 5 de l'ordre du jour).....	15–16	6
VII. Dématérialisation des documents joints au carnet TIR (point 6 de l'ordre du jour).....	17–18	6

VIII.	Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour).....	19-22	7
A.	Activités de l'Organisation mondiale des douanes.....	19-20	7
B.	Autres activités d'intérêt pour le Groupe.....	21	7
C.	Date et lieu de la prochaine session.....	22	7

## **I. Participation**

1. Le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (ci-après dénommé «le Groupe d'experts») a tenu sa dix-neuvième session les 13 et 14 septembre 2011, à Belgrade, à l'aimable invitation de l'Administration des douanes serbes.
2. Ont assisté à cette session des experts des pays suivants: Belgique, Finlande, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Serbie et Turquie. Des experts de l'Union européenne (UE) et de l'Union internationale des transports routiers (IRU) ainsi que des experts représentant la Chambre de commerce internationale (CCI)/Fédération mondiale des chambres de commerce (WCF) étaient aussi présents.

## **II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/7.

3. Le Groupe d'experts a adopté son ordre du jour provisoire, qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/7.

## **III. Progrès des technologies de l'information et de la communication dans le cadre du régime TIR (point 2 de l'ordre du jour)**

4. Au titre de ce point de l'ordre du jour, plusieurs participants ont présenté des exposés, qui peuvent tous être consultés sur le site Web eTIR (<http://etir.unece.org>).
5. Lors de son exposé, la délégation de la Pologne a donné des précisions sur l'utilisation du module NSTI-TIR dans le pays et présenté diverses évolutions intervenues au niveau des douanes polonaises, telles la mise en place de la prédéclaration électronique TIR (TIR-EPD) de l'IRU et son utilisation par les transporteurs. À l'heure actuelle, la prédéclaration électronique est utilisée en Pologne par 15 % des transporteurs qui soumettent électroniquement leurs données au NSTI. Les auteurs de l'exposé ont également mis en lumière certains dysfonctionnements dus à l'informatisation encore incomplète du régime TIR, notamment l'absence de tout avantage au niveau des échanges commerciaux tant que les données électroniques TIR seront utilisées en sus du carnet TIR sur support papier. L'IRU a présenté les dernières nouveautés concernant ses applications AskTIR et TIRcute et fait état d'une utilisation accrue de la prédéclaration électronique TIR et du système SafeTIR en temps réel (RTS). Enfin, le Groupe d'experts a été informé de l'état d'avancement du projet d'échange électronique de données SEED dans la région des Balkans et s'est félicité de ce que celui-ci fasse une utilisation pleine et entière du Modèle de référence eTIR pour permettre l'échange d'informations TIR.
6. Le Groupe d'experts a confirmé que ses réunions constituaient un cadre important aux fins de l'échange, entre experts, d'informations et de bonnes pratiques sur les nouveautés mises en place et les expériences enregistrées concernant l'utilisation des technologies de l'information et la communication (TIC) dans le cadre du régime TIR; il a encouragé les participants et les Parties intéressées à poursuivre cette pratique à l'avenir.

## **IV. Modèle de référence du régime TIR (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Contributions du réseau de points de contact eTIR**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/8.

7. Le Groupe d'experts a pris note du document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/8 et décidé de débattre de son contenu au titre du point 3 b) de l'ordre du jour. Il a invité les points de contact eTIR à jouer un rôle plus actif et à contribuer aux réunions du GE.1 de leur propre initiative. Il a également souligné l'importance pour toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de désigner un point de contact eTIR<sup>1</sup>.

### **B. Modèle de référence eTIR (version 3.0)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/9; ECE/TRANS/WP.30/2011/4, ECE/TRANS/WP.30/2011/5.

8. Le Groupe d'experts a pris note des requêtes formulées par le WP.30 à sa 128<sup>e</sup> session, et réexaminé deux propositions visant à modifier le Modèle de référence eTIR (version 3.0a) figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4.

9. Sur la base de la proposition faisant l'objet du document ECE/TRANS/WP.30/2011/5 et des recommandations des points de contact eTIR, publiées sous la cote ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/8, le Groupe d'experts a réexaminé la proposition en vue de l'utilisation des bases de données de la chaîne de garantie pour la validation des garanties qui n'auraient pas encore été acceptées par les douanes. Il a estimé que la proposition, bien que techniquement réalisable, était de nature à compliquer le régime eTIR, sans aucune indication ou justification donnée quant à de possibles avantages. En effet, la proposition n'impose aucunement au garant d'enregistrer les garanties via le système international eTIR en premier lieu; la non-mise en œuvre de cette disposition ne prête en outre à aucune conséquence, ce qui pourrait avoir des conséquences très fâcheuses sur le fonctionnement des procédures de sauvegarde. En conclusion, il a été décidé d'informer le WP.30 que, d'un point de vue technique et théorique, le Groupe d'experts recommandait de ne pas donner suite à cette proposition, laissant au WP.30 le soin de décider si pour des raisons politiques inhérentes au système, cette option pouvait néanmoins être maintenue.

10. Le Groupe d'experts a également réexaminé la proposition visant à prévoir, dans le cadre du projet eTIR, des mécanismes de déclaration au niveau international, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/9, établi par le secrétariat en collaboration avec des experts des douanes de la République tchèque. Tout en soulignant l'absence d'accords internationaux mondiaux sur les signatures électroniques, le Groupe d'experts a pris note du fait que certains pays imposaient de recourir aux autorités nationales de certification quand il s'agissait de signer des documents électroniques destinés à des organismes publics. Le Groupe d'experts a estimé qu'il ne disposait pas d'assez de renseignements pour prendre une décision sur la question et demandé au secrétariat d'entreprendre une enquête auprès des points de contact TIR et eTIR pour recueillir des informations de la part de toutes les Parties contractantes TIR sur les pratiques, règles et réglementations actuelles et prévues en

---

<sup>1</sup> La liste des points de contact eTIR peut être consultée sur le site Web eTIR ([www.unece.org/trans/bcf/eTIR/focals.html](http://www.unece.org/trans/bcf/eTIR/focals.html)).

matière de signature électronique. Faute d'autorités de certification reconnues au niveau international, le Groupe d'experts a également examiné deux autres options: d'une part, il a émis l'hypothèse que les informations anticipées sur les cargaisons puissent être signées par un représentant (une entité qui aiderait les transporteurs à présenter leurs données électroniques et signerait en leur nom), et, d'autre part, il a également considéré qu'il pouvait être suffisant d'authentifier les informations électroniques anticipées sur les cargaisons par adressage dispersé. Dans ce dernier cas, les transporteurs n'auraient pas à être authentifiés pour pouvoir envoyer leurs informations électroniques et l'acte même de la soumission de la déclaration serait concomitant à la présentation, par le transporteur, du véhicule, des marchandises et des informations renvoyant aux renseignements soumis électroniquement au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage).

## C. Chapitre 4 – Conception

*Documents:* ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/4, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/10.

11. Le Groupe d'experts a accueilli avec satisfaction le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/10, relatif aux structures et lignes directrices applicables aux messages eTIR XML et remercié les douanes néerlandaises de leur importante contribution. Il a confirmé que les fichiers en langage de définition de schéma XML (XSD) ne figureraient pas dans le Modèle de référence eTIR, mais seraient plutôt mis à disposition sur le site Web eTIR. Le Groupe d'experts a décidé de conserver les messages XML E9 et E10 entièrement compatibles avec les directives d'application de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et est convenu que ces messages seraient modifiés si l'OMD décidait de faire figurer dans son modèle de données (version 4) des en-têtes plus généraux. Il a également décidé qu'à ce stade, il s'en tiendrait à l'utilisation des éléments d'information supplémentaires utilisés dans les messages EDIFACT/ONU.

12. Enfin, étant donné le manque actuel de ressources disponibles, le Groupe d'experts a estimé que le reste du chapitre 4, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/4, devrait être retravaillé ultérieurement, lorsque des ressources seraient disponibles ou dans le cadre de l'élaboration du système international eTIR, mais certainement pas avant que l'architecture technique précise dudit système n'ait été arrêtée, probablement comme suite à la réalisation d'une analyse coûts-avantages.

## V. Incidences financières de la mise en œuvre du projet eTIR au niveau international (point 4 de l'ordre du jour)

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/11.

13. Le Groupe d'experts a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/11, présenté par l'IRU. Il a remercié l'IRU des renseignements qu'elle avait fournis, mais a noté l'absence d'estimations précises quant aux coûts de ses systèmes informatiques. Il s'est félicité d'avoir été invité, dans le cadre de l'une de ses futures sessions à Genève, à se rendre dans les services informatiques de l'IRU pour voir l'architecture et les ressources utilisées.

14. Le Groupe d'experts s'est félicité de toutes les informations reçues à ce stade; il a décidé que toutes les contributions reçues avant la date du 30 novembre 2011 seraient examinées, à titre de base suffisante pour l'élaboration d'une analyse coûts-avantages du régime eTIR (que réalisera le secrétariat, ou une société indépendante, pour examen à sa prochaine session).

## **VI. Le système eTIR dans un environnement à guichet unique (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/12.

15. Le Groupe d'experts a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/12 et confirmé que le système eTIR s'inscrivait dans l'évolution générale vers la mise en œuvre de guichets uniques pour deux raisons essentielles: d'une part, le système eTIR repose sur des normes internationales, telles que le modèle de données de l'OMD, ce qui garantit la possibilité de réutiliser les informations. D'autre part, il facilite encore plus le travail des transporteurs en autorisant la soumission de déclarations «ponctuelles», faisant ainsi office de guichet unique international.

16. Le Groupe d'experts a décidé d'examiner, à sa prochaine session, une étude sur le guichet unique réalisée par la Direction générale de la fiscalité et de l'Union douanière de la Commission européenne (DG TAXUD), avant de décider si le système eTIR pouvait aussi servir à fournir des informations aux organismes publics participants autres que des autorités douanières et le cas échéant, d'en fixer les modalités. Le Groupe d'experts a estimé que la prise en compte de toutes les exigences formulées par les organismes publics participants n'entraînait pas dans le champ d'application du projet eTIR, sauf, peut-être, si ces informations étaient fournies au moyen d'une solution efficace permettant la dématérialisation des pièces jointes.

## **VII. Dématérialisation des documents joints au carnet TIR (point 6 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/13.

17. Le Groupe d'experts a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/13, établi par le secrétariat. Il a remercié l'OMD d'avoir accepté de modifier son questionnaire, qui comprend désormais plusieurs questions portant spécifiquement sur le régime TIR. Il a pris note que dans nombre de pays, les documents devaient être joints au carnet TIR et a examiné les diverses options possibles pour la dématérialisation des documents joints proposées par le secrétariat. Dans un premier temps, plutôt que de ne retenir qu'une seule option, le Groupe d'experts a décidé que certaines options pouvaient d'ores et déjà être écartées, à savoir les options exigeant l'adjonction à la déclaration d'une image numérisée du document. En outre, le Groupe d'experts a recommandé que des paramètres supplémentaires, tels que les coûts supplémentaires et les considérations de temps, soient pris en considération à l'heure de décider des options les plus appropriées.

18. Le Groupe d'experts a souligné qu'il convenait tout d'abord de déterminer le moment précis auquel l'on aurait besoin des documents avant de pouvoir décider des meilleures options à retenir. Il a dit attendre avec impatience les résultats complets du questionnaire de l'OMD pour clarifier cette question. Pour l'heure, le Groupe d'experts a considéré que la solution consistant à fournir un lien vers les documents enregistrés en toute sécurité par les transporteurs, ainsi que leur adressage dispersé, semblait très prometteuse. Il a demandé au secrétariat de continuer à se concerter avec l'OMD pour approfondir la question.

## **VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Activités de l'Organisation mondiale des douanes**

19. Le Groupe d'experts a appris que l'Équipe en charge du projet de modèle de données (DMPT) avait commencé à travailler sur la version 4 du modèle de données de l'OMD. L'Équipe travaille maintenant en sous-groupes, dont l'un traite de la question de la pièce justificative. Le secrétariat de la CEE prendra part aux débats de ce sous-groupe en octobre 2011.

20. Le Groupe d'experts a également noté qu'une étude de faisabilité eATA<sup>2</sup> avait été entreprise, mais que, jusqu'ici, les résultats de cette étude restaient confidentiels. En outre, il souhaiterait recevoir des informations sur les progrès accomplis dans le cadre du projet GNC (Global Networking Customs) à sa prochaine session.

### **B. Autres activités d'intérêt pour le Groupe**

21. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts de l'élaboration du projet du Compte de l'ONU pour le développement. Dans l'attente de l'approbation prochaine du projet par l'Assemblée générale des Nations Unies, le secrétariat travaillait déjà à la rédaction d'une description détaillée du projet.

### **C. Date et lieu de la prochaine session**

22. Le Groupe d'experts, faute de pouvoir se mettre d'accord sur une date précise pour sa prochaine session, a chargé le secrétariat de proposer des dates provisoires, éventuellement durant la dernière quinzaine d'avril 2012, et de les lui communiquer dès que possible.

---

<sup>2</sup> Le régime ATA permet la libre circulation des marchandises par-delà les frontières et leur admission temporaire, en franchise de droits et de taxes, sur un territoire douanier. Les marchandises sont transportées sous le couvert d'un seul document, dénommé carnet ATA, inscrit dans un système international de garantie. Le sigle «ATA» est la combinaison des premières lettres des mots français et anglais «Admission temporaire» et «Temporary Admission».